

ARTICOLE

STUDIU PRIVIND TAXELE SPECIALE INSTITUITE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE RIDICARE ȘI BLOCARE A AUTOVEHICULELOR PARCATE PE DOMENIUL PUBLIC¹

Cosmin Flavius COSTAȘ*

Summary: *Study concerning the special taxes for the removal and blocking of vehicles parked on the public domain. As they are always "hungry" for income from new and productive taxes, the Romanian local authorities have paid particular attention to special taxes. In this respect, easy money has been gained from the special taxes associated with the removal and blocking of vehicles parked on the public domain. In this study, the author seeks to establish whether the creation of a local public service by the local authorities is possible and furthermore if the special taxes can be associated with such a public service.*

Keywords: local public service, special taxes, vehicle removal, vehicle blocking, complementary contraventional sanctions, competence

Cuvinte-cheie: serviciu public local, taxe speciale, blocare autovehicule, ridicare autovehicule, sancțiuni contravenționale complementare, competență

I. Considerații teoretice privind regimul juridic al taxelor speciale

1. În conformitate cu prevederile art. 282 alin. (1) din Codul fiscal², "*Pentru funcționarea unor servicii publice locale create în interesul persoanelor fizice și juridice, consiliile locale, județene și Consiliul General al Municipiului București, după caz, pot adopta taxe speciale*". Așa cum o indică art. 282 alin. (2) C. fisc., cadrul juridic al reglementării taxelor speciale este completat de dispozițiile art. 30 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale³, text care a înlocuit, cu începere de la 1 ianuarie 2007, dispozițiile art. 26 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 45/2003 privind finanțele publice locale⁴.

2. Pornind de la dispozițiile art. 30 din Legea nr. 273/2006, pot fi determinate condițiile și procedura instituirii taxelor speciale. În fond, art. 30 conține mai degrabă reguli procedurale, întrucât există practic o *singură condiție* care justifică instituirea unei asemenea taxe: necesitatea acoperirii cheltuielilor publice generate de funcționarea unui serviciu public local, preexistent sau nou-creat.

Pe baza acestei condiții, autoritățile deliberative ale administrației publice locale (consiliile locale, consiliile județene sau Consiliul General al Municipiului București) pot decide să instituie taxe speciale⁵, cu respectarea *procedurii prevăzute la art. 30 din Legea nr. 273/2006*:

a) instituirea unei taxe speciale trebuie precedată de *crearea unui serviciu public local*, în interesul persoanelor fizice și juridice;

b) potrivit legii, prin *regulamentul* aprobat de autoritățile deliberative, se stabilesc domeniile de activitate și condițiile în care se pot institui taxele speciale, modul de organizare și funcționare a serviciilor publice de interes local pentru care se propun taxele respective;

c) stabilirea taxei speciale se face prin *hotărâre* a consiliului local, consiliului județean sau Consiliului General al Municipiului București, după caz;

d) la elaborarea hotărârii, se va ține seama de faptul că taxele speciale *se încasează numai de la persoanele fizice și juridice care se folosesc de serviciile publice locale* pentru care s-au instituit taxele respective (și care, pentru acest motiv, trebuie să fie determinate sau determinabile) și *numai în măsura în care acestea se folosesc de respectivul serviciu public local*, respectiv de faptul că taxa specială, a cărei valoare poate fi actualizată în fiecare an, va fi folosită *numai pentru susținerea cheltuielilor de înființare, întreținere și funcționare a serviciului public local căreia îi este asociată* (cheltuieli care, la rândul lor, ar trebui prefigurate);

e) procedura instituirii unor taxe speciale este supusă *controlului direct al contribuabililor*, care pot formula *contestații* împotriva hotărârilor prin care s-au stabilit asemenea taxe; legea prevede expres faptul că legislativul local este obligat să dezbată contestațiile primite și să delibereze asupra lor [art. 30 alin. (5) din Legea nr. 273/2006]⁶.

3. Față de prevederile art. 30 din Legea nr. 273/2006, art. 282 C. fisc. conține o dispoziție suplimentară: conform art. 282 alin. (4) C. fisc., este interzisă instituirea și perceperea de taxe speciale concesionarilor din sectorul utilităților publice (gaze naturale, apă, energie electrică), pentru existența pe domeniul public/privat al unităților administrativ-teritoriale a rețelelor de apă, de transport și distribuție a energiei electrice și a gazelor naturale. Această interdicție, logică de altfel, întrucât concesionarii nu sunt în fapt beneficiari ai serviciilor publice respective cărora să li se perceapă o taxă specială, a fost introdusă în Codul fiscal prin Legea nr. 343/2006⁷, cu începere de la 1 ianuarie 2007.

4. Simțind probabil nevoia să accentueze faptul că taxele speciale pot fi percepute numai de la persoanele care beneficiază efectiv de un serviciu public local, legiuitorul a socotit necesar să completeze art. 282 C. fisc., prin Legea nr. 343/2006, cu alin. (3), formulat după cum urmează: „Taxele speciale se încasează numai de la

persoanele fizice și juridice care beneficiază de serviciile oferite de instituția/serviciul public de interes local, potrivit regulamentului de organizare și funcționare a acesteia/acesteuia, sau de la cele care sunt obligate, potrivit legii, să efectueze prestații ce intră în sfera de activitate a acestui tip de serviciu”.

În ceea ce ne privește, formularea cuprinsă în cea de-a doua parte a art. 282 alin. (3) C. fisc. ne scapă⁸. Apreciem că ar fi fost nevoie de lămuriri suplimentare din partea legiuitorului pentru a putea determina care ar fi „persoanele obligate, potrivit legii, să efectueze prestații ce intră în sfera de activitate a acestui tip de serviciu”. Intuitiv, apreciem că ne-am putea afla în prezența unei erori de concepere a textului de lege, urmărindu-se în fapt să se precizeze că pot încasa taxele speciale și persoanele care sunt obligate prin lege să presteze anumite servicii publice pentru care percep direct o taxă specială. Un exemplu l-ar putea constitui fără îndoială situația concesionarului de servicii publice, care este obligat de contractul de concesiune și chiar și de lege să efectueze prestații ce intră în sfera de activitate a acestui tip de serviciu. În condițiile în care acest concesionar ar primi dreptul de a încasa taxa specială pentru funcționarea serviciului public concesionat⁹, textul art. 282 alin. (3), *in fine*, ar avea aplicabilitate practică.

5. Trebuie observat însă că, la începutul anului 2004, dintre Normele metodologice aferente art. 282 C. fisc., a fost înlăturată o altă prevedere care se referea la interdicția instituirii de taxe speciale într-un anumit domeniu. În forma inițială a Hotărârea Guvernului nr. 44/2004¹⁰, pct. 195 alin. (2) avea următorul conținut: „Nu se pot institui taxe speciale pentru funcționarea nici unei/unui instituții/serviciu public de interes local având ca plătitori proprietarii ori utilizatorii vehiculelor care circulă pe drumurile publice, indiferent de categoria sau denumirea, precum și de titularul dreptului de proprietate asupra drumului public respectiv”.

Prin Rectificarea din 24 februarie 2004¹¹, acest text a fost însă eliminat. În raport de dispozițiile art. 69 alin. (2) din Legea nr. 24/2000¹² privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, această eliminare prin „rectificare” este ilegală, întrucât textul menționat interzice expres modificarea actelor normative prin această metodă. Rectificarea este o operațiune care are ca obiect corectarea erorilor materiale și nu abrogarea unor texte de lege.

6. Domeniul taxelor speciale constituie probabil cel mai dinamic domeniu din materia impozitelor și taxelor locale. Reglementările locale sub aspectul instituirii unor taxe speciale abundă, iar instanțele judecătorești au fost, sunt și vor fi în continuare chemate să se pronunțe asupra conformității reglementărilor locale cu dispozițiile art. 282 C. fisc. și cu cele ale art. 30 din Legea nr. 273/2006. De pildă, în decursul timpului, au fost anulate taxe speciale precum:

- taxa de acces în stațiunea Mamaia, reglementată de Consiliul Local Constanța¹³;
- taxa specială pentru încheierea căsătoriei în zilele nelucrătoare, instituită de Consiliul Local Alba Iulia¹⁴;
- taxa specială pentru sport, cultură, artă și știință percepută de Consiliul Local Zalău¹⁵.

II. Despre posibilitatea Consiliilor Locale de a institui taxe speciale pentru activitățile de ridicare și blocare a autovehiculelor parcate pe domeniul public

7. Având în vedere condițiile și procedura stabilite de lege pentru instituirea unor taxe speciale, așa cum sunt acestea reglementate de art. 30 din Legea nr. 273/2006, art. 282 C. fisc. și normele metodologice aferente, și va trebui să ne întrebăm în primul rând dacă *de lege lata* este admisibilă instituirea unor taxe speciale pentru activitățile de ridicare și blocare a autovehiculelor parcate pe domeniul public.

8. În acest context, va trebui să răspundem principal la întrebarea: *poate exista un serviciu public local având drept obiect ridicarea și blocarea autovehiculelor parcate pe domeniul public ?*

În opinia noastră, în stadiul actual al reglementărilor incidente în cauză, răspunsul la această întrebare este unul categoric negativ, întrucât Consiliile Locale nu dispun de dreptul de a dispune ridicarea și blocarea autovehiculelor și nici de acela de a reglementa o procedură de ridicare sau blocare a autovehiculelor. Spre această concluzie conduc cel puțin următoarele argumente:

- Conform art. 64 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002¹⁶, Poliția Rutieră poate dispune ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar pe partea carosabilă. În conformitate cu dispozițiile art. 97 alin. (1) lit. d) din O.U.G. nr. 195/2002, ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar este o măsură tehnico-administrativă care se ia în cazul constatării unei contravenții (staționarea neregulamentară) și care se dispune alături de aplicarea sancțiunii contravenționale.

- Potrivit art. 64 alin. (3) din O.U.G. nr. 195/2002, ridicarea autovehiculelor staționate neregulamentar, dispusă de un agent al Poliției Rutiere în condițiile alin. 1, *“se realizează potrivit procedurii stabilite prin regulament”*. Din lectura Regulamentului de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002¹⁷ rezultă cu certitudine faptul că o asemenea procedură nu a fost reglementată până în prezent. În egală măsură însă, din interpretarea textului citat rezultă și faptul că măsurile de tipul ridicării și blocării autovehiculelor sunt de competența exclusivă a Guvernului.

Pe cale de consecință, întrucât legea conferă *expressis verbis* dreptul de a dispune ridicarea sau blocarea autovehiculelor parcate neregulamentar Poliției Rutiere și atribuie competența de reglementare a procedurii specifice Guvernului, este evident faptul că

niciuna dintre aceste prerogative nu intră în competența Consiliilor Locale. În succesiunea imediată a lucrurilor, Consiliul Local nu poate delega ceea ce nu are și nu poate înființa valabil un serviciu public local având ca obiect ridicarea sau blocarea autovehiculelor parcate pe domeniul public.

9. Mai recent, trebuie observat faptul că potrivit art. 7 lit. h) din Legea nr. 155/2010 a Poliției Locale¹⁸, "*Poliția Locală ... constată contravenții și aplică sancțiuni pentru încălcarea normelor legale privind oprirea, staționarea, parcare autovehiculelor și accesul interzis, având dreptul de a dispune măsuri de ridicare a autovehiculelor staționate neregulamentar ...*". În ceea ce ne privește, apreciem că incidența acestui act normativ nu modifică concluziile anterioare, întrucât:

- Prin art. 7 lit. h) din Legea nr. 155/2010, legiuitorul a conferit Poliției Locale doar o parte din atribuțiile deja stabilite pentru Poliția Rutieră prin art. 64 alin. (1) și (3) din O.U.G. nr. 195/2002, respectiv doar dreptul de a dispune măsuri de ridicare a autovehiculelor staționate neregulamentar¹⁹. Vorbim așadar, în ceea ce privește prerogativa de a dispune ridicarea autovehiculelor, de un veritabil paralelism de competențe.

- În schimb, prin noua reglementare, Consiliul Local (în competența căruia a fost dată posibilitatea de a crea Poliția Locală, fie ca un compartiment funcțional în cadrul aparatului de specialitate al primarului, fie ca o instituție publică de interes local²⁰) nu a dobândit dreptul de a reglementa o procedură de ridicare a autovehiculelor parcate neregulamentar.

Având în vedere aceste elemente, vom conchide că nici ulterior apariției Legii nr. 155/2010 nu s-a creat posibilitatea Consiliilor Locale de a reglementa un serviciu public local având ca obiect ridicarea și blocarea autovehiculelor parcate pe domeniul public.

10. Pentru aceste motive, din moment ce Consiliile Locale nu pot crea în mod valabil un serviciu public local căruia să-i asocieze o taxă specială pentru ridicarea sau blocarea autovehiculelor, apreciem că nu este îndeplinită condiția principală fixată de art. 282 C. fisc. și art. 30 din Legea nr. 273/2006. În aceste condiții, *de plano*, nu pot exista taxe speciale pentru ridicarea sau blocarea autovehiculelor.

11. În context, pot fi avute în vedere și două argumente suplimentare:

- Pe de-o parte, din lectura dispozițiilor O.U.G. nr. 195/2002, ridicarea și blocarea autovehiculelor pot fi calificate drept *sancțiuni contravenționale complementare*, care se dispun de către organul competent alături de o sancțiune contravențională principală. Or, așa cum o confirmă și jurisprudența recentă, Consiliile Locale nu au competența de a institui sancțiuni contravenționale complementare, art. 5 alin. (4) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001²¹ rezervând această posibilitate doar Parlamentului și Guvernului.

Pentru acest motiv, de pildă, prin Decizia Civilă nr. 4829 din 18 noiembrie 2011 (nepublicată), Curtea de Apel Cluj - Secția a II-a Civilă, de Contencios Administrativ și Fiscal a anulat Hotărârea Consiliului Local Cluj-Napoca nr. 149/2009, prin care se instituiau drept sancțiuni contravenționale complementare ridicarea, respectiv blocarea autovehiculelor parcate neregulamentar.

În această ambianță, s-ar putea discuta dacă instituirea unei taxe speciale nu reprezintă *per se* o sancțiune contravențională complementară. Deși nu ne-am propus să extindem aici analiza asupra temei, vom reține totuși că inclusiv în acest caz textul art. 5 alin. (4) din O.G. nr. 2/2001 ar interzice instituirea taxei speciale.

- Pe de altă parte, interdicția prevăzută la pct. 195 alin. (2) din Normele metodologice aferente art. 282 C. fisc. - în opinia noastră, datorită faptului că o "rectificare" nelegală nu poate produce niciun efect juridic, textul este în vigoare și la acest moment - împiedică oricum instituirea unei taxe speciale în sarcina proprietarilor sau utilizatorilor de vehicule care circulă pe drumurile publice. Rațiunea acestei interdicții este de altfel foarte simplă: sancțiunea principală a amenzii reprezintă o sancțiune pecuniară suficientă, fără a mai fi nevoie de dublarea acesteia de o taxă specială. De altfel, în sprijinul acestei idei, trebuie observat că în prezent nu există nicio dispoziție legală care să plaseze în sarcina prezumtivilor contravenienți obligația de a suporta costurile asociate punerii în executare a sancțiunilor contravenționale complementare a ridicării sau blocării autovehiculelor parcate neregulamentar pe domeniul public.

III. Observații privind taxele speciale pentru ridicarea sau blocarea autovehiculelor instituite de unele Consilii Locale

12. Prin Anexa 3 la Hotărârea Consiliului Local Cluj-Napoca nr. 438 din 29 noiembrie 2011 au fost instituite mai multe "taxe", grupate în funcție de "serviciul public" prestat ("operațiunea de blocare - deblocare a autovehiculelor", respectiv "activitatea de ridicare, depozitare și transport a autovehiculelor") și de durata de timp pentru care autovehiculul a fost depozitat de către operatorul serviciului public.

Trebuie observat că prin art. 1 și 2 din actul normativ local, Consiliul Local Cluj-Napoca a instituit drept "măsură contravențională complementară" blocarea și ridicarea autovehiculelor. Activitățile de blocare, deblocare, ridicare, depozitare și transport a autovehiculelor au fost atribuite direct Regiei Autonome a Domeniului Public Cluj-Napoca. De asemenea, această entitate a dobândit dreptul de a colecta taxele speciale asociate "serviciului public", care se împart între agentul economic autorizat (80%) și bugetul local (20%).

În fine, mai trebuie observat că în practică "taxele" sunt facturate proprietarului autovehiculului ridicat sau blocat, astfel încât alături de contravaloarea taxelor se percepe și taxa pe valoarea adăugată.

13. În ceea ce ne privește, apreciem că reglementarea locală este vădit nelegală, din mai multe motive:

- Datorită interdicției exprese cuprinse în art. 5 alin. (4) din O.G. nr. 2/2001, Consiliul Local Cluj-Napoca nu putea institui în mod valid cele două sancțiuni contravenționale complementare.

- Așa cum s-a demonstrat anterior, Consiliul Local Cluj-Napoca nu putea constitui valabil un serviciu public local care să aibă drept obiect ridicarea și blocarea autovehiculelor. Prin urmare, nici gestiunea unui asemenea serviciu nu putea fi delegată unui operator privat (Regia Autonomă a Domeniului Public Cluj-Napoca).

- "Taxele" menționate în cuprinsul Anexei 3 la H.C.L. nr. 438/2011 nu sunt veritabile taxe speciale, în primul rând pentru că ele nu sunt asociate unui serviciu public local. De altfel, chiar dacă s-ar trece peste acest impediment, trebuie observat faptul că aceste taxe nu sunt corect dimensionate, neexistând niciun indiciu care să ateste faptul că ele sunt la nivelul necesar pentru acoperirea cheltuielilor de funcționare și întreținere a "serviciului public local".

- Aceste "taxe" nu pot fi recalificate drept tarife datorate de proprietarul autovehiculului pentru "servicii" prestate, întrucât între Regia Autonomă a Domeniului Public Cluj-Napoca și proprietarul autovehiculului nu s-a încheiat niciun contract care să dea naștere unei obligații de plată a contravalorii serviciilor. În acest sens, vom nota faptul că nu există o condiție esențială pentru nașterea contractului: consimțământul proprietarului autovehiculului²². Prin urmare, inclusiv perceperea taxei pe valoare adăugată alături de "taxă" reprezintă o aberație juridică.

14. Potrivit Anexei nr. 15 la Hotărârea Consiliului Local Arad nr. 301 din 7 decembrie 2012, se instituie taxa specială de ridicare, taxa specială de depozitare și taxa specială de transport. Potrivit mențiunii din hotărâre, aceste taxe sunt utilizate pentru finanțarea cheltuielilor curente de întreținere și exploatare a serviciului, investiții, cheltuieli de personal, plata orelor suplimentare, plata cursurilor de perfecționare pentru funcționari și orice alte cheltuieli.

Trebuie observat faptul că la nivelul Municipiului Arad a fost organizată o "activitate de ridicare, transport și depozitare a autovehiculelor staționate neregulamentară", gestionată de Serviciul Administrare Parcări, prin Regulamentul aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Arad nr. 128 din 31 mai 2007.

Raportat la reglementarea locală, apreciem că taxele speciale sunt de asemenea nelegale întrucât:

- Din moment ce nu există o procedură de ridicare a autovehiculelor reglementată prin hotărâre de Guvern, Consiliul Local Arad nu-și putea stabili propria procedură.
- În lipsa unui serviciu public local, taxele speciale sunt colectate nelegal.
- Chiar dacă aceste elemente de nelegalitate ar fi ignorate, trebuie observat faptul că taxele speciale colectate sunt folosite și pentru alte scopuri decât cele expres și limitativ reglementate prin art. 30 din Legea nr. 273/2006.

* * *

Având în vedere considerațiile anterioare, vom concluziona în sensul că *de lege lata* nu este posibilă instituirea și perceperea de către Consiliile Locale a unor taxe speciale pentru activitatea de blocare și ridicare a autovehiculelor, în principal datorită faptului că legislativul local nu are competența de a gestiona direct sau de a delega gestiunea unui serviciu public local cu acest obiect. Pe cale de consecință, taxele speciale în vigoare sunt nelegale și trebuie eliminate din ordinea juridică cât mai curând posibil.

¹ This work was supported by CNCSIS –UEFISCSU, through project number PNII – IDEI 921/2009, code 2432/2008, entitled “The inconsistency of the public authorities in capitalizing the State and local authorities’ property”.

* Asist.univ., doctorand, Facultatea de Drept, UBB Cluj-Napoca; avocat, Baroul Arad; cosminfc@gmail.com.

² Legea nr. 571/2003, publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

³ Publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 618 din 18 iulie 2006, cu modificările ulterioare.

⁴ Publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 431 din 19 iunie 2003, aprobată prin Legea nr. 108/2004 ("Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 336 din 16 aprilie 2004), cu modificările ulterioare.

⁵ Atâta timp cât se apreciază că, la nivel local, cheltuielile de funcționare ale serviciilor publice pot fi acoperite din alte venituri bugetare, nu este necesară instituirea unei asemenea taxe.

⁶ Pentru considerații mai largi asupra taxelor speciale asociate unor servicii publice locale, a se vedea Mircea Ștefan Minea, Cosmin Flavius Costaș, *Dreptul finanțelor publice*, vol. I – *Drept financiar*, Ed. Wolters Kluwer, București, 2008, p. 244-248.

⁷ Publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 662 din 1 august 2006, cu rectificarea publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 765 din 7 septembrie 2006.

⁸ În acest sens, expunerea de motive a Guvernului, sinteza dezbaterilor în comisiile de specialitate ale Senatului și Camerei Deputaților și stenograma ședinței Camerei în care a fost adoptată Legea nr. 343/2006 nu ne-au fost de folos.

⁹ Asupra posibilității concesionarului de a încasa o taxă, în contextul dreptului concesionarului de a primi o remunerație din partea concedentului, se pronunță de altfel și doctrina [de pildă, Jean-Michel de Forges, *Droit administratif*, 5e édition, Ed. Presse Universitaire de France (P.U.F.), Paris, 1991, p.80; André de Laubadère, *Traité de droit administratif*, 6e édition, Ed. Librairie Générale de Droit et Jurisprudence (L.G.D.J.), Paris, 1973, p. 357].

- ¹⁰ Publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 112 din 6 februarie 2004.
- ¹¹ "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 161 din 24 februarie 2004.
- ¹² Republicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 777 din 25 august 2004.
- ¹³ Pentru detalii, a se vedea: Cosmin Flavius Costaș, *Taxele speciale - o enigmă pentru autoritățile publice și instanțele judecătorești*, Notă la Decizia Civilă a Curții de Apel Constanța - Secția Contencios Administrativ și Fiscal nr. 98/C din 5 mai 2006, în Revista Română de Drept al Afacerilor nr. 6/2006, p. 87-123; Curtea de Apel București - Secția a VIII-a de Contencios Administrativ și Fiscal, Decizia Civilă nr. 799 din 23 martie 2009, în Revista Română de Drept al Afacerilor nr. 6/2009, p. 65-77.
- ¹⁴ Cosmin Flavius Costaș, *Fiscalitatea locală - între nelegalitatea taxelor speciale și insuficiența resurselor*, Notă la Sentința Civilă nr. 1281/CA din 22 noiembrie 2006 a Tribunalului Alba - Secția Comercială și de Contencios Administrativ, în Revista Română de Drept al Afacerilor nr. 2/2007, p. 116-123.
- ¹⁵ Curtea de Apel Cluj - Secția Comercială, de Contencios Administrativ și Fiscal, Decizia Civilă nr. 1049 din 19 martie 2009, în Revista Română de Drept al Afacerilor nr. 5/2009, p. 75-88.
- ¹⁶ Republicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările ulterioare.
- ¹⁷ Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 876 din 26 octombrie 2006, cu modificările și completările ulterioare.
- ¹⁸ Publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 488 din 15 iulie 2010.
- ¹⁹ *Per a contrario*, dreptul de a dispune blocarea autovehiculelor este recunoscut exclusiv Poliției Rutiere. Asupra acestei chestiuni, Curtea de Apel Târgu Mureș - Secția Comercială, de Contencios Administrativ și Fiscal pare să se fi pronunțat în sensul că O.U.G. nr. 195/2002, într-o interpretare strictă, nu permite decât ridicarea autovehiculelor parcate neregulamentar, iar nu blocarea lor (a se vedea Decizia nr. 1337/R din 6 decembrie 2007, nepublicată). Opinia ni se pare și nouă judicioasă, inclusiv dintr-un considerent practic: din moment ce ridicarea autovehiculelor parcate neregulamentar se dispune tocmai pentru a fluidiza traficul, blocarea roților acestora ar fi contrară scopului urmărit de legiuitor.
- ²⁰ Conform art. 4 alin. (1) din Legea nr. 155/2010.
- ²¹ Publicată în "Monitorul Oficial al României", Partea I, nr. 410 din 25 iulie 2001, cu modificările și completările ulterioare.
- ²² În sensul că într-o asemenea situație nu suntem în prezența unui contract forțat tocmai pentru că lipsește consimțământul, a se vedea și Tribunalul Cluj - Secția Civilă, Decizia Civilă nr. 1644/R din 15 decembrie 2010, nepublicată.